

ность.

На основании изученного материала можно сделать следующие выводы:

- существует огромное количество практических реализаций лофтов, но при этом нет теоретических наработок в данной сфере (относительно конструктивной, архитектурно-художественной и композиционной организации);

- создание лофтов позволяет решить целый ряд проблем промышленных территорий за счет совершенствования архитектурно-планировочной структуры городской застройки и улучшения эстетических качеств с сохранением традиционно сложившейся архитектуры зданий с учетом ее исторической значимости и дальнейшего развития;

- реорганизация и переоборудование промышленных территорий улучшает экологические параметры окружающей среды на бывших промышленных и прилегающих территориях за счет ландшафтной реконструкции промышленных и коммунальных зон;

- переоборудование промышленных зданий и организация в них лофтов позволяет решить проблему социального жилья с минимальными затратами и в довольно быстрые сроки.

1. Дятлов С.В. Архитектура промышленных зданий. – М.: Высш. шк., 1976. – 462 с.

2. Вавилин В.Ф., Вавилин В.В., Кузнецов Н.М., Коротков С.А. Архитектурное проектирование промышленных зданий. – Саранск, Мордов. ун-т, 2005. – 128 с.

3. Агранович Г.М., Мамлеев О.Р. Реконструкция промышленных предприятий в исторически сложившейся городской застройке // Изв. вузов. Строительство. – 1996. – №1. – С.92-96.

4. Хохлачева С.Г. К проблеме архитектурно-планировочной организации реконструируемых промышленных зон города // Изв. вузов. Строительство. – 1996. – №2. – С.109-113.

5. Васильев В.В. Редевелоп. Что такое лофт? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.redeveloper.ru> свободный. – Загл. с экрана.

6. Симагин В.А., Хохлачева С.Г., Князев С.Ю., Симагина Е.В. Проблемы реконструкции промышленных предприятий (в 2-х ч.). Ч.1. Реконструкция промышленных районов и узлов. – Новосибирск: НГАС, 1995. – 84 с.

*Получено 31.03.2011*

УДК 72.01

**В.А.ТЕСЛЕНКО**

*Харківський державний технічний університет будівництва та архітектури*

## **АРХИТЕКТУРНА КОМПОЗИЦІЯ МІСЬКИХ ПІШОХІДНИХ ЗОН**

Аналізуються передумови розвитку пішохідних зон в сучасних містах. В роботі розглядаються приклади створення подібних зон як на вітчизняних теренах, так і за кордоном. Автор пов'язує архітектурно-композиційні особливості пішохідних просторів з втіленням в архітектурному середовищі суспільних ідеалів в період кризи індустріального суспільства.

Анализируются предпосылки развития пешеходных зон в современных городах. В работе рассматриваются примеры создания подобных зон как на отечественных поприщах, так и за рубежом. Автор связывает архитектурно-композиционные особенности пешеходных пространств с воплощением в архитектурной среде общественных идеалов в период кризиса индустриального общества.

In the article pre-conditions of development of pedestrian areas are analysed in modern cities. The examples of creation of similar areas are in-process examined as on the domestic walks of life so abroad. An author binds the архитектурно-композиційні features of pedestrian spaces to embodiment in the architectural environment of public ideals in the period of crisis of industrial society.

*Ключові слова:* архітектурна композиція, пішохідна вулиця, пішохідна зона.

Актуальність проблеми полягає в тому, що до проблеми композиції міських пішохідних зон проявляється великий інтерес. Стрімке розростання території та населення міст в XIX-XX ст., вибухоподібне розгортання процесів урбанізації в загальнопланетарному масштабі поступово призвело до зміни балансу в межах ойкумени на користь міських антропогенних просторів, порівняно з природними та «умовно» природними. Збільшення розмірів поселень водночас супроводжувалося та стимулювалося розвитком транспортних засобів та комунікацій. Швидкісні лінії рейкового та безрейкового, підземного та надземного транспорту оперезали наш світ. Знаходячись в штучному середовищі вагонів метрополітену або швидкісного трамваю, подекуди не одразу збагнеш – де ти, в якому місті, та навіть в якій ти країні. Колись гомінкі вулиці та площі – місця народних зібрань перетворилися на транспортні коридори.

Мета дослідження полягає в необхідності розглянути питання взаємозв'язку архітектурної композиції міських пішохідних зон та урбанізованого середовища.

Цю проблему ще на перетині XIX-XX ст. яскраво висвітлив в своїй роботі «Міське будівництво з точки зору його художніх принципів» австрійський архітектор К.Зітте. На нашу думку, втрата естетичної привабливості міст початку XX ст., пов'язана зі знищенням громадських просторів міських поселень. І, дійсно тріумфальна хода індустріального містобудування та розвиток засобів комунікації здавалося назавжди поховають близькі серцю містян зелені вулички та маленькі площі, які століттями слугували для відпочинку та спілкування, і вони зникнуть з мапи наших міст

Але виявилось, що в новому індустріальному світі людське спілкування («найбільша розкіш в світі» – за висловом відомого радянського інтелектуала 80-х років) має не меншу, а подекуди навіть більшу цінність, ніж в попередні роки.

Містобудівний досвід останніх десятиліть довів, що наявність Інтернету та мобільного зв'язку не зменшує потреби в особистих контактах, і не тільки в часи відпочинку чи розваг, але і в бізнесових справах. Дійсно, поряд з суперсучасними транспортними вузлами виникали офісні та торгівельні комплекси, а навколо них утворювалися розвинуті пішохідні простори. Поява суперсучасних центрів-транспортних вузлів у XX ст. була викликана розвитком урбанізації та маятникової міграції, коли будь-яке центральне місто повинно було розраховувати свою систему обслуговування з урахуванням потреб мешканців агломерації. Дійсно, зникнення локальних міських поселень та створення систем населених місць – агломерацій, створило умови для розвитку громадських центрів нового типу. Колишні локальні центри міст були замінені на систему центрів обслуговування, характер діяльності яких не тільки дозволяв, але вже і вимагав розвинутого пішохідного простору. Яскравим прикладом розвинутих пішохідних просторів стали атріумні споруди, які за висловом Р.Саксона розповсюджувалися починаючи з 1960-х років зі швидкістю, «...яку можна порівняти тільки зі швидкістю розповсюдження хмарочосів століття тому назад» [1].

Значний досвід формування пішохідних просторів у міському середовищі вже накопичений в світі впродовж другої половини XX ст. – в континентальній Європі, Англії, США, Канаді, в країнах колишнього Східного блоку – Україні, Росії, Білорусії, Прибалтійських країнах, тобто там де велика увага приділяється організації пішохідних і транспортних потоків. Так, цілеспрямоване формування пішохідних зон розпочалося в європейських містах у 1950-1960-х років. Найбільш відомі приклади комплексного вирішення таких зон ми бачимо у містах Ковентрі, Стокгольм, Гавр, Відень, Копенгаген, Будапешт, Роттердам. Наступними стали міста Німеччини, в 30 яких були заплановані подібні зони. Серед перших, містобудівні заходи по створенню пішохідних зон були здійснені в Мюнхені, Штутгарті, Ессені, Веймарі та Нюрнберзі. В 70-х років пішохідні зони були сформовані в центральних історичних частинах міст Литви, Латвії та Естонії – Каунасі, Шауляї, Клайпеді, Паланзі, Юрмалі, Цесісі, Талліні та Пярну [2].

В Україні перші пішохідні зони створювалися водночас зі зведенням перших індустріальних житлових районів в 60-ті роки. Так, в центрі району п'ятиповерхівок «Новіє дома» в Харкові (кер. авторського колективу арх. Моторін) було сплановано бульвар Юр'єва з торгівельними закладами та кінотеатром.

Але, пішохідні вулиці в сучасному їх розумінні, були створені вже в 80-х роках в містах Києві, Берегові, Мукачеві, Ужгороді, Вино-

градіві, а згодом в Одесі. Розпочалося формування пішохідних зон в Івано-Франківську, Луцьку та Тернополі [2].

Створення пішохідних зон дозволило підвищити комфортабельність середовища, певною мірою зменшити ряд негативних проявів міського центру – забруднення довкілля автотранспортом та високий травматизм на транспортних комунікаціях. Водночас, створення пішохідних зон дозволяє вирішити проблему збереження та реконструкції історичної забудови в сучасних містах. В епоху глобалізації, важливість збереження національної спадщини важко переоцінити.

У світовій містобудівній практиці пішохідні зони мають велике значення також в вирішенні проблем створення його художнього, привабливого для туристичної галузі образу. Яскравим прикладом може слугувати центр Зальцбурга (рисунок). Досвід системної роботи з впровадження подібних об'єктів у нашої країні поки що невеликий в порівнянні з європейським та світовим.



Фрагмент вулиці в центрі Зальцбурга

Водночас, як відомо в сучасному десакралізованому, постіндустріальному світі, міські заклади торгівлі разом з індустрією послуг та туристичною галуззю набули суспільно важливого значення. В кінці ХХ ст. майже половина жителів планети проживало в містах, і зрону-

міло, що кількість людей які прибувають в міста та проводять там порівняно довгий час, ще більше. Тобто, архітектурна композиція пішохідних просторів урбанізованого середовища, пов'язана з організацією міських комунікацій та соціокультурних просторів має в умовах процесу урбанізації загальнопланетарне значення.

Слід зазначити, що питаннями архітектурної композиції пішохідних просторів тією чи іншою мірою займалися безліч науковців. Серед них треба відзначити (враховуючи різноманітну спрямованість наукових розробок) таких відомих авторів, як М.Бархін, В.Шимко [7, 8] та багатьох інших.

Загалом, більшість авторів зосереджено на опрацюванні кількох напрямків, більшість з яких знайшли своє відображення в роботах вітчизняних дослідників. Так, О.Гутнов вважає, що для вирішення нагальних функціональних проблем сучасних міст необхідно виділити декілька напрямків, які визначають необхідність створення пішохідних зон в містах. Серед них дослідник виділяє збереження привабливості центру міста за рахунок створення комфортного середовища та збереження історичної забудови, розвиток торгівельно-обслуговуючих функцій для організації вільного часу мешканців міста, створення умов для проживання в центральній частині, розвиток торгівлі та покращення екологічного стану міського середовища [3].

Водночас, більшість робіт вітчизняних авторів лише побіжно торкаються проблеми створення пішохідних зон і головним чином, присвячені темі збереження архітектурно-містобудівної спадщини. А проблема архітектурно-містобудівної композиції пішохідних зон взагалі не отримала свого вирішення.

І це не дивно. Відомо, що практична діяльність по створенню пішохідних зон в більшості випадків обмежується реконструкцією історичної забудови, і відповідно існуючою архітектурною композицією. Всі нові будівлі або маскуються під «старовину», або навмисно композиційно підпорядковуються існуючій забудові. Причини цього полягають в актуальності проблем збереження міського середовища в наш час. Дійсно, і в Європі, і в колишньому СРСР головною проблемою було перенаправити транспортні потоки в обхід виокремленої вулиці та водночас, організувати внутрішні проїзди для обслуговування торгівельних та видовищних закладів. Ці проблеми успішно були вирішені в Каунасі, Москві, Тбілісі, Баку, Зальцбурзі та т.п. Нудьгуючи над індустріальними «блоками», архітектори 80-х радо узялися за аналіз архітектурних та містобудівних особливостей вулиць-пам'ятників та проектування «вставок» в зруйновану тканину пішохідних просторів. Так, в Одесі в концепції Центральної навчально-експериментальної

студії Спілки художників тодішнього СРСР (створення пішохідної вулиці Дерibasівська кер. Є.Розенблюм) предметом особливої уваги та охорони стала саме містобудівна тканина історичного центру міста – з її периметральною забудовою кварталів, суцільним рядом фасадів та маленькими внутрішніми двориками. А, ідейно-змістовним стрижнем повинен стати своєрідний сценарій «архітектурного спектаклю» на тему історії міської культури Одеси, глядачами якого будуть пішоходи, а діючими особами пам'ятники історії та культури [4].

Подібний проект до 400-річчя Саратова було створено під керівництвом архітектора Д.Ашкалова. Пішохідна зона охоплює систему вулиць та майданів центру, де зосереджені головні громадські заклади та розвивається у напрямку Волги, включаючи набережну та паркову зону в Глебівському яру. Прямокутна сітка вулиць розвернута під кутом 45° до берега річки. Протилежний напрямок замкнений пагорбами, що оточують історичний центр Саратова. Однією з головних архітектурних тем пішохідної зони було відтворення середовища торгівельного Саратова періоду його розквіту на початку XX ст. з його неповторною одно-двоповерховою забудовою [5].

До особливостей проекту належить розширення меж зони на території забудовані в другій половині XX ст., архітектурно-композиційне рішення яких не розраховано на організацію нових для нього соціокультурних функцій пішохідного простору.

Пішохідна зона Баку (арх. Р.Сейфуллаєв), створена на території важливої в містобудівному відношенні ділянки, де перетинаються головні пішохідні комунікації. Перша – це вул. Джапарідзе та Зевіна, які пов'язують центр міста з Приморським бульваром та морем; друга – широтного напрямлення, пішохідна вул. Нізамі. Територія забудована житловими та громадськими будівлями кінця XIX - початку XX ст. з великою кількістю різноманітних торгівельних та розважальних закладів [6].

Метою проекту пішохідної зони в Баку було створення репрезентативного громадського центру з розвинутою мережею унікальних закладів торгівлі, які б слугували водночас і туристичними об'єктами. Схожу оцінку можна було надати і московському Старому Арбату і Каунаській Лайсвес-Аллеї і т.п.

Таким чином, наприкінці індустріального віку містобудування виробило відокремлену типологічну одиницю – пішохідну зону, функціональним навантаженням якої можна вважати повернення у міське середовище традиційного комунікативного простору, простору людського спілкування та громадського життя. Пішохідні зони значно розвинулися в сучасному постіндустріальному суспільстві, бо цей тип

міського середовища виявився найбільш придатним для розташування об'єктів, функції яких виявилися найбільш актуальними – торгівлі, обслуговування та туризму.

Разом з тим, треба зауважити, що темою статті є архітектурна композиція пішохідних зон. Як вважає М.Бархін, термін «композиція» використовується в двох значеннях, які іноді змішуються. По-перше, термін використовується для розуміння поняття композиції як теоретичної категорії, як організуючої основи, що розглядає закономірності формотворення у відповідності зі містом об'єкта та прийнятою ідеєю. Суттєвою рисою даного аспекту композиції є те, що вона є засобом, інструментом гармонізації цілого, яке складається з окремих частин. По-друге, цей термін розглядається як кінцеве рішення форми об'єкта. Оцінка в даному випадку за результатами сприйняття об'єкта в натурі. [7]

В.Шимко наголошує, що композиція – це «створення естетичних взаємозв'язків між потрібними автору компонентами (частинами) художнього цілого» [8]. Архітектор М.Гінзбург же вважав, що композиція конкретна, історична, соціальна та є результатом відповідності епохи, тобто мінлива у часі. М.Бархін, доповнюючи М.Гінзбурга, наголошує, що поняття композиції рухоме та змінюється в часі. Дослідник додає, що на протязі довгого історичного процесу композиція того чи іншого ансамблю відображає ідеали суспільства, що змінюються. Але, в межах кожного відносно короткотермінового періоду, в межах певного «ідеалу» композиція – це той признак, який організує, надає єдності, цілісності та закінченості [7].

Тобто, мета збереження архітектурної спадщини, створення комфортних умов для мешканців міста та роботи закладів обслуговування, які ставили перед собою архітектори нещодавнього минулого, і створили певні типи архітектурної композиції. Це неспокійна ритміка фасадів, кольорів стін та деталей, яка компенсувалася в більшості випадків жорстким кроком вуличних ліхтарів, трохи розведена зеленими насадженнями.

Традиційно, пішохідні вулиці не мали домінант на які б орієнтувалася б забудова. Майже відсутні в композиції пішохідних зон і монументи, на кшталт тих, що дуже полюбили в пройдевшій епоху. Та це і не дивно, бо власне в періоди суспільної кризи пішохідні простори виконували функції своєрідної рекреаційної зони, позбавленої нав'язливих державних фетишів. Ролі домінант, які так турботливо «плекали» архітектори дуже вправно виконували торговельні та інші знаки, а також вуличні лави під деревами де так добре було відпочити та поспілкуватися.

Як відомо, пішохідні шляхи прокладають найкоротшими відстанями між окремими осередками скупчення людей. На території сільбищної зони шляхи прокладають між житлом і зупинками громадського транспорту, в напрямку до центрів обслуговування (до магазину, школи, дитячого садка та ін.) і фізкультурних комплексів, у напрямку до місць праці. В межах ландшафтно-рекреаційної зони (в садах і парках та ін.) необхідно по найменшій відстані прокласти транзитні пішохідні дороги, що з'єднують між собою їх різні частини, забезпечують зручний зв'язок входів з місцями масового відвідування та різними його функціональними зонами.

З часом зі змінами у міській структурі безперечно зазнає змін і система пішохідних зв'язків. Зміняться і композиційні особливості пішохідних зон. Таким чином, необхідно прослідкувати ці зміни впродовж певного історичного часу. Це надасть можливість проектувальникам прогнозувати розвиток значної частини міського середовища.

Таким чином, разом з позитивними моментами, пов'язаними зі створенням пішохідних зон та окремих вулиць, проблема створення залишається в даному випадку, оскільки архітектурна композиція сучасного пішохідного середовища в Україні повинна формуватися не тільки вузько економічними інтересами, потребами збереження історичного змісту, закладеного в міське середовище минулими епохами, а й відповідати потребам сучасного міста.

1. Саксон Р. Атриумные здания: Пер. с англ. А.Г. Раппопорта; Под ред. В.Л. Хайта. – М.: Стройиздат, 1987. – 138 с.
2. Посацкий Б.С. Основы урбанистики: В 2 ч. Ч. II. Розпланирования та забудова міст. – Львів: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2001. – 244 с.
3. Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. зб. / Відпов. ред. М.М. Осетрін. – К.: КНУБА, 2009. – С.130.
4. Розенблюм Е., Суєтин С. Пешеходная Дерибасовская в Одессе // Архитектура СССР. – 1988. – №1. – С.38-45.
5. Менякин Ю. Пешеходная зона в центре Саратова // Архитектура СССР. – 1987. – №5. – С.48-51.
6. Эфендизаде Р. Пешеходная зона в Баку // Архитектура СССР. – 1987. – №5. – С.42-47.
7. Бархин М. Город. Структура и композиция. – М.: Наука, 1986. – 264 с.
8. Шимко В.Т. Архитектурно-дизайнерское проектирование. – М.: Архитектура-С, 2004. – 296 с.

*Отримано 25.04.2011*